Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3191

Vragen van de leden **Albert de Vries** en **Hoogland** (beiden PvdA) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Haven gaat zelf treinlijn opzetten»* (ingezonden 12 mei 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 28 augustus 2015)

Vraag 1
Kent u het bericht «Haven gaat zelf treinlijn opzetten»?[1]

Antwoord 1
Ja, daar heb ik kennis van genomen.

Vraag 2
Bent u bekend met de plannen van de Rotterdamse haven om als havenbedrijf te gaan investeren in (buitenlandse) spoorlijnen?

Antwoord 2
In het bericht wordt de suggestie gewekt dat het Havenbedrijf Rotterdam zal investeren in (buitenlandse) spoorlijnen. Daarbij is van belang onderscheid te maken tussen het investeren in spoorinfrastructuur en het investeren in vervoersdiensten op het spoor. Van het eerste is hier geen sprake. Met betrekking tot het tweede is het volgende van belang.
De heer Castelein heeft gerefereerd aan het bestaande programma «rail incubator» van het Havenbedrijf. Door dit programma investeert het Havenbedrijf in nieuwe vervoersdiensten die door marktpartijen worden geïnitieerd en die voldoen aan een aantal criteria op het gebied van modal shift en marktontwikkeling. Het Havenbedrijf stelt een financiële bijdrage aan de exploitant beschikbaar en ondersteunt de marketing van het betreffende spoorproduct. Uiteindelijk stapt het Havenbedrijf op een verantwoord moment weer uit de betreffende vervoersdienst en beoogt de investering terug te verdienen. In een investeringsovereenkomst wordt vastgelegd onder welke voorwaarden de bijdrage wordt verstrekt en terugbetaling plaatsvindt.

[1] Algemeen Dagblad, 9 mei 2015

ah-tk-20142015-3191
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 3
Wat is de rol van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bij deze strategische keuze van het havenbedrijf? Wat zou deze rol volgens u moeten zijn?

Antwoord 3
Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen rol bij strategische keuzes van het Havenbedrijf Rotterdam; zie tevens het antwoord op vraag 6 hierna. Het ministerie is wel inhoudelijk betrokken.
De gemeenteraad van Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam hebben eind 2011 de Havenvisie 2030 vastgesteld. Het realiseren van de Havenvisie vereist inzet van het bedrijfsleven, de overheid en het Havenbedrijf Rotterdam. Samenwerking is hierbij essentieel. Daarom hebben de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, de provincie Zuid-Holland, Deltalinqs, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam het «Convenant governance uitvoering Havenvisie 2030» (Stcrt. 15138, 20 juli 2012) ondertekend. In dat convenant onderschrijven zij de visie en ambitie van het Havenbedrijf.
In de Topagenda 2014–2015 voor de uitvoering van de Havenvisie 2030 is door de convenantpartijen geconstateerd dat in het bijzonder de spoorketen extra aandacht nodig heeft. Het spoorvolume blijft achter bij de groeiambities. Een goede spreiding van het goederenvervoer over de verschillende achterlandmodaliteiten is essentieel om de Rotterdamse haven bereikbaar te houden.
Waar het Havenbedrijf binnen genoemde Topagenda en passend bij de visie en ambities van de Havenvisie 2030 activiteiten ontplooit, onderschrijf ik deze in beginsel.

Vraag 4
Welke rol is in dit kader weggelegd voor ProRail? En voor de Nederlandse Spoorwegen?

Antwoord 4
Voor ProRail is in dit kader geen andere rol weggelegd, dan de in de Spoorwegwet opgelegde taak: het op verzoek van vervoerders die zijn toegelaten tot het spoorwegnet, beschikbaar stellen van capaciteit op de spoorweginfrastructuur en het (be-)geleiden van het spoorverkeer.
Voor de Nederlandse Spoorwegen (NS) is geen enkele rol in dit kader weggelegd. NS is één van de toegelaten vervoerders (voor reizigers) op het spoorwegnet.

Vraag 5
Deelt u de analyse van haventopman Castelijn dat als de haven zelf op het gebied van spoor geen actie onderneemt, «die treinen er niet komen»? Zo nee, op welke termijn verwacht u ontwikkelingen op de door de haven gewenste spoorlijnen?

Antwoord 5
De markt voor spoorgoederenvervoer is een volledig geliberaliseerde markt. Vanuit de ambities van het Havenbedrijf is goed voorstelbaar dat het Havenbedrijf stimulansen biedt om het spoorgoederenvervoer van en naar het achterland vorm te geven. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 onderschrijf ik dergelijke initiatieven voor zover deze passen binnen de Topagenda en de Havenvisie 2030.

Vraag 6
Zou een havenbedrijf naar uw mening moeten investeren in (buitenlandse) spoorlijnen om de concurrentiepositie te verbeteren? Zo ja, wat zegt dit over het beleid van de Nederlandse, buitenlandse en de Europese overheid? Zo nee, welke acties onderneemt de regering jegens het havenbedrijf?

Antwoord 6
Het Havenbedrijf Rotterdam opereert als zelfstandige onderneming conform de mogelijkheden daartoe vanuit de statuten en aandeelhoudersovereenkomst. De ambities van het Havenbedrijf Rotterdam ten aanzien van de

spoorvoorzieningen zijn met het eerder aangehaalde «Convenant governance uitvoering Havenvisie 2030» reeds onderschreven.
Het programma van het Havenbedrijf past overigens goed in beleidsambities op verschillende niveaus. In het Werkprogramma zeehavens dat vorig jaar aan uw Kamer is aangeboden (Kamerstuk 29 862, nr. 25), is de verdere ontwikkeling van achterlandverbindingen één van de geformuleerde acties. De Europese Commissie ambieert met de Trans-Europese Netwerken goede verbindingen tussen de lidstaten, waaronder de achterlandverbindingen van de zeehavens. Meer specifiek heeft de Europese Commissie in de Verordening 913/2010 de Europese spoorgoederencorridors benoemd, welke momenteel geïmplementeerd worden. In de Lange Termijn Spoor Agenda is de implementatie van de corridors die door Nederland lopen, eveneens als actiepunt benoemd.

Vraag 7
Indien het havenbedrijf daadwerkelijk investeert in spoorlijnen, welke gevolgen heeft dat voor de publieke zeggenschap over en verantwoordelijkheid voor het gebruik van die spoorlijnen?

Antwoord 7
Met betrekking tot de Hoofdspoorweginfrastructuur zijn de bepalingen uit de Spoorwegwet van kracht. De Hoofdspoorweginfrastructuur is publieke infrastructuur; het Havenbedrijf Rotterdam heeft hierover geen zeggenschap. Indien het Havenbedrijf Rotterdam zou investeren in andere infrastructuur niet zijnde Hoofdspoorweginfrastructuur, dan is de publieke zeggenschap daarover beperkt tot bepalingen die gericht zijn op het veilig gebruik van deze infrastructuur. Verder, zoals hiervoor aangegeven, opereert het Havenbedrijf Rotterdam als zelfstandige onderneming.